

La entrada del Ferrocarril eléctrico a La Plata

Gustavo Cremaschi

Introducción

La Arquitectura es una de las disciplinas vigentes más antiguas de la humanidad. Lo es porque ha actuado desde siempre como respuesta a una necesidad social.

De ahí que la tarea del arquitecto haya tenido valor y en consecuencia haya sido útil a la idea de una vida mejor.

La tarea del arquitecto era entonces tomar un problema (detectado o transmitido) que tuviera como resolución un hecho arquitectónico y realizarlo. Era imposible separar la acción de la producción.

Así fue hasta el siglo XIX donde una actividad nueva, la ingeniería, fue ocupando paulatinamente el campo de la producción dejando a la profesión básicamente el campo de la ideación físico-funcional del hecho arquitectónico pero alejándolo de la materialización.

Ciertamente lo dicho no parece ser una tarea fácil ya que la carrera, incluso desde la propia definición hecha desde el Estado la coloca dentro de aquellas que abordan la generalidad en contraposición a las que lo hacen con la especificidad. Tal posición si se la malentiende o se lo hace parcialmente, puede llegar a ideas proyectuales pre productivas.

La posición que se sostiene es entonces la del trabajo puntualizando la integralidad del proceso arquitectónico - urbano tal como lo enseñaron grandes docentes como Marcos Winograd, quizá uno de los mentores de la idea de Arquitectura-Ciudad que en buena medida ha generado el ADN de ésta Facultad.

Lo dicho, a modo de introducción pretende

situar al lector en el lugar desde donde se observa un problema: la entrada del Ferrocarril Roca Eléctrico a La Plata y su relación con la visualización por parte del estudiante de un hecho urbano -arquitectónico concreto, su proceso de gestión y materialización.

Sin esta introducción general lo que sigue podría entenderse como un artículo de carácter histórico, en cuyo caso no se contaría con capacidad suficiente ni en calidad y claridad. Se intenta transmitir una acción relacionada con la producción de ciudad que lejos de situarse sólo en el plano de lo pedagógico ha significado la relación, no siempre posible del mismo con la realidad.

Como sabemos, la Construcción de la Capital para la provincia de Buenos Aires generó la necesidad de trasladar desde Buenos Aires a los funcionarios que habrían de realizar las tareas de gobierno. Por ello la plaza de la Gobernación nace con tres edificios, Casa de Gobierno, Legislatura y Estación Ferroviaria. Toda una definición urbana. El transporte público más moderno llegando al centro mismo de la Ciudad.

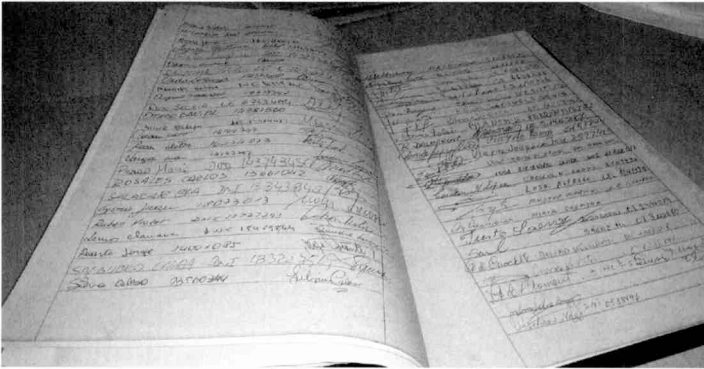
A principios del siglo XIX, en 1906, dados los inconvenientes que aparejaba el cruce de vías se la traslada a la ubicación histórica de 1 y 44¹, que habría de constituirse con el tiempo en el nudo de transferencia de transporte por excelencia de la Ciudad.

La historia revela dos hechos simultáneos que no pueden pasar desapercibidos: primero el crecimiento de las poblaciones intermedias a uno y otro lado del ferrocarril entre la Ciudad de Buenos Aires y La Plata, el segundo la necesidad de modernizar y hacer más veloz el trayecto. El

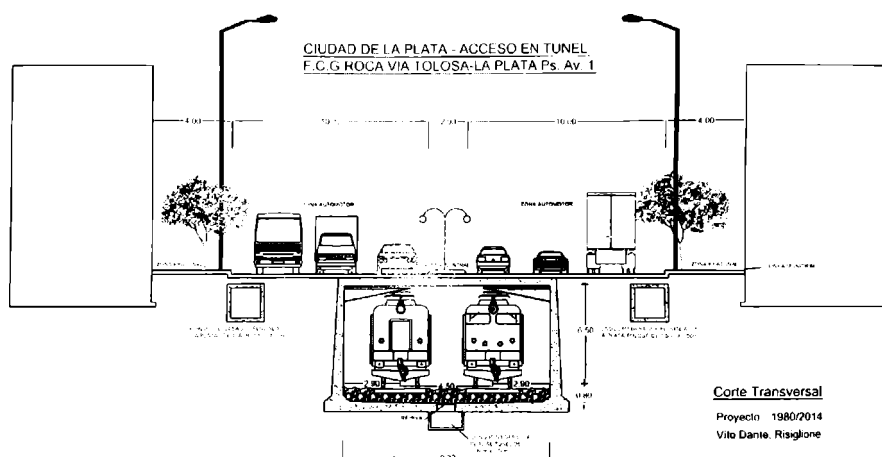
Nota 1. En ese momento, la tecnología de trenes subterráneos era incipiente. Se registran antecedentes en torno al año 1860.

Figura 1. Antecedentes.
Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. 10.000 firmas. Año 1989.
Fuente: Colaboración de los vecinos que las recolectaron.



Sección en Túnel



primero ha dado como nacimiento a las adjetivaciones Este u Oeste a casi todas las poblaciones intermedias al norte de la Reserva Parque Pereyra Iraola. Al Sur del mismo el trazado del ferrocarril viaja casi en el límite de la planicie de inundación del Estuario del Río de La Plata por lo que crece en primera instancia hacia el Oeste, haciéndolo, por desborde urbano, hacia el Este en las tres o cuatro últimas décadas del siglo XX. Un último hecho, la construcción de la Autopista Dr. Ricardo Balbín al Este del trazado ferroviario coloca en las postrimerías del siglo pasado el último dato significativo en el sistema de movimientos La Plata / Buenos Aires.

Como se dijo, el otro factor relacionado con modernidad y velocidad hizo que se comenzara a pensar en formas de alimentación para los convoyes que utilizaran combustibles alternativos como la electricidad. Los antecedentes remiten a 1937 la idea (aún en manos de la administración británica) de electrificación del ramal.

El correr de los años y la creciente conurbanización del gran Buenos Aires tornó cada vez más urgente la resolución de la conjunción de los dos problemas, la velocidad y frecuencia de transporte Norte/Sur y la necesidad de unión de los lados este/oeste de cada localidad.

La falta de planificación de los gobiernos terminó realizando la realidad que hoy se percibe a lo largo de la traza.

En el caso de la Ciudad de La Plata desde hace muchos años, más de 30 desde hechos registrados, y con antecedentes que los llevan a los años '60, la ciudad comenzó a pensar que para resolver los dos problemas- velocidad/frecuencia y ruptura urbana a uno y otro lado de la traza, la única solución viable era cambiar el nivel de entrada del ferrocarril dejando el cero para los peatones (Figura 1).

El análisis de la situación hizo que rápidamente la solución pasara por la construcción del ferrocarril alimentado eléctricamente en forma soterrada, por lo menos desde donde la pendiente natural del terreno lo permitiera, también recreando aquella idea moderna y fundacional de llegar a 1 y 44, corazón de la Ciudad desde donde se podría seguir llevando el transporte

eléctrico al resto de la Ciudad (Figura 3).

Larga es la enumeración de las personas que como Prado o Correbo en nombre de la comunidad platense fueron una y otra vez a explicar a la "Capital" el porqué de la necesidad de realizar la obra tal como se la pretendía.

Miles de firmas coronaron en 1989 la idea (Figura 3). Firmando el Gobierno Nacional a través de Ferrocarriles con la Municipalidad de La Plata un convenio para construir y soterrar el tren eléctrico que se había decidido llegar a La Plata.

La historia posterior de la Nación y el ataque a los ferrocarriles, recordemos aquello de "ramal que para ramal que cierra....", hizo que hasta el 2000 se postergara por lo que tanto había luchado la Ciudad. En 2002 se realiza el concurso Nacional de Arquitectura para la estación Ferroautomotor en 1 y 44, cuyo programa incluía la entrada soterrada del ferrocarril (Figura 4).

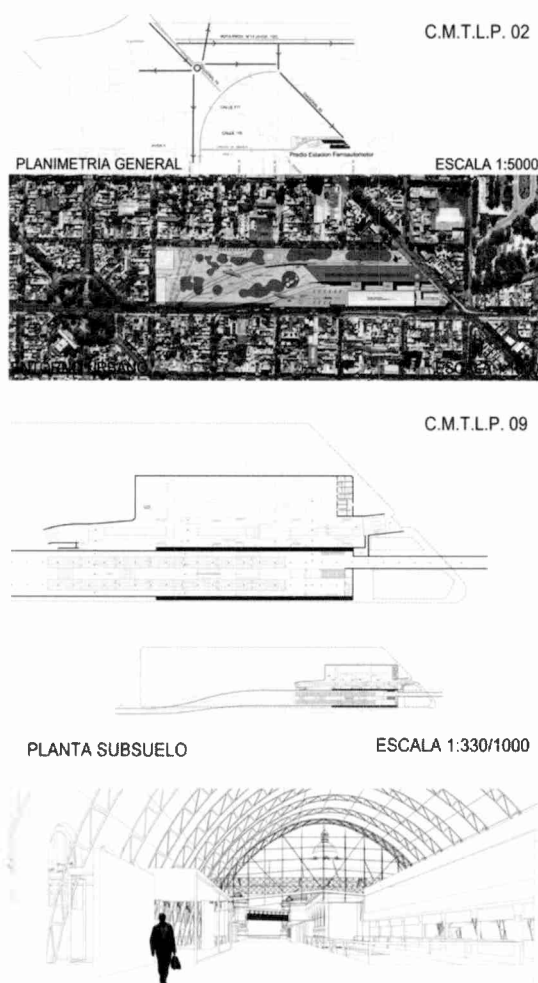
Se realiza por parte de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) y por pedido de la Municipalidad el proyecto ejecutivo del Túnel ferroviario. Material con el que años después se licita por parte del Ministerio de Infraestructura de la Nación la Obra. No es necesario con el conocimiento que hoy se está teniendo de los hechos de la primera década de este siglo la explicación del porqué de la no concreción de la obra licitada en 2006.

Lo que queda muy claro es que la obra que la ciudad no sólo había consensuado a través de décadas de participación y gestión era la de la entrada del Ferrocarril Eléctrico y frecuente hasta el Centro de la Ciudad sin interferir al ser soterrado el movimiento urbano. En verdad la que se hacía era devolver a la Ciudad la idea de Benoit con todas las ventajas del transporte público, veloz y seguro y sin las interferencias y peligros que el mismo producía².

A pesar de todo lo dicho, el gobierno en forma inconsulta y autoritaria ha determinado que el Ferrocarril Roca entre a la ciudad de La Plata a nivel. Es decir que a medida de que se genere frecuencia, se producirá al mismo ritmo incomunicación y peligro entre un lado y otro de la vía. Por lo dicho es intención compartir el modelo de gestión que desde la Facultad se iniciara a

Figura 2. El proyecto para soterrar el tren. Año 1980.
Fuente: Imagen cedida por el autor, Vito Dante Risiglione

Nota 2. Según datos del gremio ferroviario, en la entrada del ferrocarril Diesel a La Plata con frecuencia de 45 min se registraba un accidente por semana.



efectos de evitar lo que se estima es un daño severísimo, y quizá irreparable a nuestra ciudad de La Plata.

Debe quedar claro que se comparte a ultranza la posición que propone al ferrocarril como el ideal de transporte colectivo, limpio, seguro y no contaminante. Por ello, la presentación en el mes de Mayo de 2016 por parte de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata de un proyecto de un túnel vehicular en la intersección de las Avenidas 1 y 32 para sortear el paso de las vías del ferrocarril alertó severamente a la Comunidad Platense.

La materialización de la iniciativa significará que el tren eléctrico entre a nivel a la Ciudad, dividiéndola para siempre a un lado y otro de la vía. Esto es solucionando el problema de los que deben viajar a la Ciudad de Buenos Aires pero a costa de profundizar, a partir de la frecuencia (8 minutos) de los convoyes, la herida urbana que significa la vía y que esta Ciudad no ha podido saldar desde su fundación.

Es verdaderamente incomprensible que se siga insistiendo con hacer, máxime cuando se utilizan recursos públicos, las cosas mal cuando pueden hacerse bien. Ya que de entre todas las obras pasibles de ser realizadas la que se intenta imponer es la peor.

Antecedentes.

O... el ferrocarril como tiene que ser.

Se torna difícil competir con la información que día a día inunda los diarios con exposición de cantidades de dinero inimaginables para los

que trabajamos, denuncias y contradenuncias, juicios y jueces. O ex jueces tinellizadamente bailarines. Seguramente mientras esto escribo algo de eso estará pasando. O quizá hayan pasado más cosas aún. De todas maneras, tomando la enseñanza del maestro Quino acerca de no confundir lo urgente con lo importante, acá estamos. Porque pensamos que esto es importante. Aunque también es urgente. Las obras que se realizan para la entrada del Ferrocarril Roca electrificado a La Plata dividirán severamente y para siempre la ciudad a uno y otro lado de la vía, desde Ringuelet a 1 y 44. Particularmente la obra de túnel vehicular en 1 y 32, que se nos presenta como proyecto de la Facultad de Ingeniería de la UNLP como de próxima licitación ratifica lo expuesto.

Un proyecto del siglo XIX en el XXI

Si se realiza el proyecto de la Facultad de Ingeniería nos habrán construido un nuevo Tren Sarmiento. Rompiendo la Ciudad y provocando un sinnúmero de accidentes fatales. Sólo que en el siglo XXI, cuando al Tren Sarmiento lo comienzan a soterrar. Como si las autoridades pensarán que siempre hay que tener un Tren Sarmiento a sesenta kilómetros de distancia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, aquí en La Plata Capital de la Provincia más poderosa de la República, comienzan a construir otro. Recordemos que el Tren Sarmiento ha dividido tanto a La Ciudad de Buenos Aires como a todo el Conurbano Oeste desde hace muchísimos años. Los proyectos de soterrarlo se inician hace más de 100 años. En este período son incontables la cantidad de víctimas fatales, heridos en accidentes e inconvenientes múltiples que ha causado. Así mientras La Capital de la Nación va hacia nuestro tiempo, aquí llevan la Capital de la Provincia de Buenos Aires hacia el siglo XIX. También hoy la denominada Red de Expresos Regionales –RER–³ prevé que el ferrocarril Roca llegue soterrado hasta el mismo centro de la Ciudad de Buenos Aires luego de pasar por una Estación Constitución también soterrada. Lo hace a través de un proyecto que potencia la posibilidad de conectividad del transporte público limpio, de bajo costo, seguro y veloz en detrimento del transporte individual, caro, inseguro y contaminante.

La Capital de la Provincia

El proyecto que se nos presenta no sólo no ha tenido en cuenta a ninguno de esos aspectos pues sólo le interesa el transporte de pasajeros desde La Plata a Constitución. En efecto el proyecto no ha considerado en su estudio de impacto la posibilidad de atravesar las vías por parte de la gente.⁴ Para hacerlo nuestros niños o ancianos habrán de esquivar a su riesgo los trenes en uno y otro sentido que pasarán a frecuencias de pocos minutos. Trenes silenciosos y veloces. Tampoco se ha tenido en cuenta la

Figura 4. 1er Premio Concurso Nacional de Anteproyectos Edificio Del Centro Multimodal de Transporte para la Ciudad de La Plata Arqts. Moscato-Schere
FUENTE: arqa.com. Disponible en: <http://arqa.com/arquitectura/premios/moscato-schere-1er-premio-en-la-plata.html>. Captura: 23/05/2017

Nota 3. Ver página WEB del Ministerio de Transporte de la Nación

Nota 4. Ver Informe de Gestión Ambiental y Social Línea de Crédito Condicional (CCLIP) para el Programa de Recuperación de Ferrocarriles Metropolitanos AR-X1018. Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Constitución – La Plata. AR-L1158

Nota 5. Casi 10000 (diez mil) firmas que se encuentran a disposición avalando la entrada del ferrocarril en túnel

gran cantidad de antecedentes que obran en la Ciudad en torno a la voluntad de los platenses de integrar la ciudad volcada en archivos con miles de firmas⁵ y que el tren como corresponde entre en túnel a La Plata. Con convenios firmados por el municipio y ferrocarriles para hacer la obra, con proyectos ejecutivos para la realización del túnel.

Pasos bajo nivel

"Se tiene previsto la construcción de 2 Pasos Bajo Nivel en la ciudad de La Plata ubicados en el cruce con la Avenida N° 32 y el cruce con la Diagonal N°74. Estas obras causarán impacto socio-ambientales negativos principalmente durante la ejecución de las obras. Los impactos negativos están relacionados con el ruido, vibración, y afectación del flujo vehicular. Actualmente no se cuenta con los diseños finales de ingeniería razón por la cual no se puede determinar si la ejecución de las obras afectará propiedades privadas. En el caso del cruce con la Avenida 32, se podría presentar algún caso particular, pero en el caso de la Diagonal N°74 existe suficiente espacio para desarrollar las obras previstas. De confirmar la afectación de predios o viviendas, se deberá desarrollar el respectivo Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI) de acuerdo a las directrices presentadas en el MGAS. Otro de los aspectos importantes desde el punto de vista ambiental es la disposición final del material excedente como producto de la excavación de los pasos bajo nivel. En la medida de lo posible se deberá utilizar el material excedente para otras obras pero si no, se deberán definir lugares aprobados por la autoridad ambiental de aplicación para su adecuada disposición final. Cabe señalar que dado la ubicación de la obra en el área urbana, el Municipio de la Plata es la autoridad ambiental de aplicación, dado que esta obra es parte integral del Proyecto de Mejora de todo el Ramal Constitución – La Plata, el cual tiene carácter inter jurisdiccional se deberá contar con la autorización de la OPDS." (Ministerio de Transporte, 2016:60)

En un apartado del informe sobre "Impactos sobre el planeamiento urbanístico" dice:

"Interferencia sobre los documentos de planeamiento urbano en vigor. No se espera ningún impacto negativo (sic) en este sentido porque se utilizará la misma traza que existe desde hace varios años y que la planificación de los respectivos centros poblados por donde atraviesa ya han incorporado dentro de la dinámica urbanística al tren". (Ministerio de Transporte, 2016:56)

Como se ve con poco respeto o desconocimiento sobre la ciudad de La Plata y su Historia. Historia que como vemos no representa una lectura acartonada de hechos pasados sino, que muy por el contrario son la viva imagen de lo que esta ciudad piensa.

Cercos – barreras

En un apartado del informe sobre "Cercos periféricos" dice:

"Se trata de obras lineales que se ejecutarán sobre el derecho de la vía ferroviaria existente. No se prevé impactos socioambientales negativos por la ejecución de las obras. Sin embargo tiene un alto impacto positivo en términos de seguridad tanto para el peatón como para el normal funcionamiento del sistema. Cabe señalar que durante la visita de campo se observó varios animales muertos a lo largo de la traza lo cual se podría haber evitado con adecuada cercas a lo largo de la traza." (Ministerio de Transporte, 2016:59)

Claro, será más "seguro" porque nadie va a poder cruzar de un lado y otro de la vía.

La cruel realidad

No tenemos dudas de la racionalidad y la certeza de nuestra visión, sin embargo y por motivos que creemos bueno develar, ya que a la fecha nadie interesado podrá aducir desconocimiento, debemos profundizar sobre el tema. Hemos sido respetuosos y sinceros, invitando a todas las autoridades desde la Gobernadora al Intendente de la ciudad, incluyendo a funcionarios, legisladores y concejales a varias reuniones públicas que se han realizado.

Sin embargo y como respuesta, mientras esos acontecimientos suceden siguen avanzando en la colocación de postes de hormigón y promocionando la obra de paso vehicular en 1 y 32 para entrar con el tren Roca eléctrico a nivel. Destinando así a La Plata a un futuro de división urbana casi inexorable.

La realidad que merecemos

Por lo dicho debemos seguir avanzando con lo que creemos es justo y necesario para la Ciudad, que el tren eléctrico entre soterrado, devolviendo el nivel cero a los peatones y resolviendo así en un solo acto tanto la entrada del ferrocarril como la unión de la Ciudad. También hemos de seguir insistiendo ante quien corresponda para que se nos explique a los platenses quién fue el responsable de realizarlo.

El programa de necesidades que da origen al proyecto de paso vehicular bajo nivel que imposibilita (salvo destruyéndolo) definitivamente la realización del soterramiento del ferrocarril y la unión de la Ciudad.

Bueno es decir que nuestra posición es asumida como la mejor prácticamente por todas las personas con quienes hablamos. Incluyendo quienes han realizado el proyecto de paso bajo nivel para vehículos en 1 y 32 y a los funcionarios municipales que nos acompañaron el pasado 15 de Junio en el "Encuentro por la Ciudad" que realizáramos en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UNLP (Figura 5 y 6).

La única objeción que escuchamos en la ocasión es que la obra de soterramiento era más cara y se perdía si no se usaba el préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo – BID para la obra del bajo Nivel vehicular de 1 y 32. Hecho éste (el del costo) verdaderamente incomparable

Debe tenerse en cuenta, además, que la Nación piensa (acertadamente) que hay que soterrar el ferrocarril Sarmiento y dedica un monto de U\$S 3000 millones (tres mil millones de dólares estadounidenses) para ello y dice a 60 km de distancia que el tren debe entrar a La Plata a nivel, repitiendo así en nuestra ciudad las circunstancias que llevaron al Ferrocarril Sarmiento a lo que es hoy: una barrera infranqueable y peligrosa. A quién le quede alguna duda en cuanto lo que aquí se dice tiene la oportunidad de corroborarlo haciendo una excursión a la Ciudad de Buenos Aires o a cualquiera de las localidades que hacia el Oeste cubre el Tren Sarmiento. Para la obra, la prensa nos mostró una gigantesca máquina capaz de excavar un túnel de



Figura 6. Auditorio colmado en el Encuentro "El Tren y la Ciudad".
Fuente: Elaboración propia. 2016.

[illegible]

CICLO DE ENCUENTROS POR LA CIUDAD
FAU UNLP | 47 n° 162 La Plata

ACTIVIDAD ABIERTA A LA COMUNIDAD
 • con + invitado: Se abre al P.C. para que participe en la actividad con fines participativos por medio de su experiencia.



A black and white photograph showing a large group of people, mostly young adults, seated in rows in a lecture hall or auditorium. They are all facing towards the left side of the frame, where a stage or presentation area is located. The audience is diverse in age and appearance. On the right side of the image, a woman stands near the front of the room, looking towards the audience. The room has a modern design with recessed ceiling lights and a dark stage area in the background.

Tampoco se ha recibido información con referencia a la medición del impacto ambiental



de la obra. Sí se alcanzó a ver en una de las diapositivas exhibidas que el efecto barrera de la obra era severo y que a favor podía contarse la disminución de accidentes vehiculares en pasos a nivel ya que se reducía el número de cruces (sic).

También y dentro de lo poco preciso de la información económica se dice que la obra de soterrar en túnel el ferrocarril es más cara (cuesta más dinero) que la presentada y que sólo prevé hacer el citado cruce en 1 y 32. No ha de ser necesario ser máster en economía para darse cuenta que eso es verdad. Claro está si se confunden dos términos barato y económico. Claro está que la propuesta que se nos presenta es más barata pero lejos está de ser la más económica. No cuenta en lo más mínimo (y por ello no los valoriza) con todos los inconvenientes que traerá aparejada a la población el paso del tren a una frecuencia y velocidad que progresivamente hará imposible materialmente cruzar las vías. En este punto es bueno decir que por el sistema de tracción, esto es la fricción, que realiza la rueda contra la vía, es posible prescindir de la tradicional locomotora pues cada pequeño grupo de tres vagones se autopropulsa. Esto permite que se puedan hacer trenes más largos o más cortos según la demanda en cada horario y no cambiar la frecuencia. Por ello es previsible que al llegar a la teórica de 7 u 8 minutos habrá un tren pasando en cada sentido cada 3 ó 4 minutos.

El tren no debe ni puede entrar a nivel

Si todo está claro, ¿por qué se sigue avanzando sin tener en cuenta los pedidos realizados desde diversos sectores de la sociedad?

¿Qué intereses pueden ser tan poderosos como para desoír todas las advertencias?

Como se ve, no hay desde una postura lógica ninguna justificación para hacer lo que se está proponiendo. En particular, se está desconociendo o para ser más riguroso tergiversando la forma de tomar decisiones en democracia. En efecto, la gran diferencia entre el facto como sistema y el consenso democrático es la forma en que se decide, la forma en que se gastan los dineros públicos. La vieja política, aquella en que el político se atribuía la potestad de hacer en representación de quienes lo habían votado lo que se le ocurriera ha terminado. O debería. En particular la obra que la Facultad de Ingeniería propone en 1 y 32 de La Plata, es a todas luces la peor de todas las soluciones que pudieran tomarse para resolver el actual cruce de ferrocarril y automóvil. Lo es porque es sin duda una obra pensada en la Ciudad de Buenos Aires. No en La Plata, aunque se haya dibujado en 1 y 47. Sólo se interesa por los platenses que trabajan en Buenos Aires o por los porteños que vienen al Estadio Único. Seguramente también traerán algún beneficio a los que puedan ir por trámites en uno u otro sentido y también a

ocasionales turistas. Pero a La Plata como Sistema complejo y en particular a su gente no le traerá más que perjuicios.

Es imperiosamente necesario en bien del futuro de la Ciudad. Pensando en los próximos 100 años. Frenar las obras de colocación de catenaria a nivel y de túnel vehicular en 1 y 32.

Es necesaria una Audiencia pública

Para demostrar que no es cierto que soterrar el tren signifique más gasto que lo que se quiere hacer ahora.

Para demostrar que lo que se propone cuenta con el aval técnico y acabado proyecto ejecutivo que permitiría licitarlo en plazo perentorio.

Para demostrar que la comunidad avala la entrada soterrada del ferrocarril. Para evitar más muertes en las vías.

Para demostrar que la obra propuesta no sólo no demorará la entrada del tren a La Plata sino que además conseguirá acelerar los plazos.

Para demostrar que es posible cambiar los destinos de los recursos afectados sin por ello provocar acciones que afecten los intereses públicos.

Para demostrar que el BID no está financiando la construcción del bajo nivel vehicular en 1 y 32.

Para demostrar que La Plata es una ciudad que quiere ser nuevamente la Capital de la Provincia de Buenos Aires.

Para demostrar que algo cambió en el país.

Finalmente debe quedar claro que el Tren eléctrico, es imprescindible, debe llegar como proponemos provisoriamente hasta Estación Tolosa. Luego discutir con los platenses a partir de los mecanismos modernos que proporciona la democracia, como la audiencia pública, cuál es el mejor sistema de movimientos y conexiones (como se hizo en Buenos Aires) y consecuentemente el mejor modo de entrar con el ferrocarril. La Plata debe asumir el Rol de Capital de la Provincia del primer Estado argentino.■

Bibliografía:

Banco Interamericano de Desarrollo. Línea de Crédito Condicional (CCLIP) para el Programa de Recuperación de Ferrocarriles Metropolitanos AR-X1018. Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca. Ramal Constitución - La Plata. AR-L1158
Ministerio de Transporte. Unidad Ejecutora Central (2016) Estudio de Impacto Ambiental y Social. Paso Bajo Nivel Av. 1 y 32. Documento N° GN-MD-GEN-004.

Figura 8. Construcción del subterráneo "A". 1911. Fuente: Metrovias S.A. Disponible en: <http://www.metrovias.com.ar/Subterraneos/StaticPage/Institucional/Historia/3427>
Captura: 29/05/2017

